

FRANZ GABRIEL ALLMARAS UND DIE KALMITSTRASSE EINE PFÄLZISCHE UND TECHNISCHE ERFOLGSGESCHICHTE

Man soll nur nicht viel schreiben oder gar den Verä[r]gerten spielen, sondern sich zusammensetzen, miteinander reden und das, was der andere nötig hat, verstehen wollen.¹

Diese Lebensweisheit stammt von dem Alsterweilerer Bürger Franz Allmaras, dessen Einsatz für die Pfalz am Beispiel des Baus der Kalmitstraße beschrieben werden soll.

1. Kurzer Rückblick

Allmaras ist ein „Medial-Alteingesessener“ der Region. Ein erster Artikel über den Geheimen Baurat erschien bereits 1952 in „Die Rheinpfalz“.² Es folgten weitere Beiträge in der gleichen Zeitung. So veröffentlichte Judith Ziegler-Schwaab 1993 eine Reihe von fünf Beiträgen unter dem Titel „Sohn von Alsterweiler“.³ Andreas Imhoff lieferte Beiträge für das Heimatjahrbuch der Südlichen Weinstraße⁴ im Jahr 2005 und für das Nachrichtenblatt der Verbandsgemeinde Maikammer⁵ im Jahr 2012. Der „Heimatbote von Maikammer“ aus dem Jahre 2012 verwies auf die „Wiederkehr des Baus der Kalmitstraße“. Im Mai desselben Jahres veranstaltete der Automobilclub Maikammer eine Gedächtnisfahrt über die Kalmitstraße zum Gipfel, um Franz Allmaras zu würdigen.⁶ Die Vorträge von Andreas Imhoff

1. Franz Allmaras, Die Kalmitstraße. Ein Sozial- und Wirtschaftsproblem. In: Der Rheinpfälzer 41 (1931) Nr. 241 vom 16.10. (Seite 1), Nr. 244 vom 20.10. (Seite 2), Nr. 245 vom 21.10. (Seite 3), Nr. 246 vom 22.10. (Seite 4).

2. (Redaktion), Der Dank der Heimat an den Erbauer der Kalmitstraße. Ein Verkehrsfachmann von hohen Graden – Pioniertaten in den deutschen Kolonien und in Südamerika. In: Die Rheinpfalz (Ausgabe Neustadt), Jg. 8, Nr. 253 (30. Oktober 1952), S. 1.

3. Judith Ziegler-Schwaab, Franz Allmaras: Sohn von Alsterweiler (1 bis 5). In: Die Rheinpfalz (Ausgabe Neustadt) 49 (15.1.1993–23.1.1993). Die Beiträge im Einzelnen: Ummantelungsbahn, Nr. 12 vom 15.1.1993; Tinsanjika-Bahn, Nr. 13 vom 16.1.1993; Kalmitstraße, Nr. 16 vom 20.1.1993; Kalmitstraße, Nr. 18 vom 22.1.1993; Straße eingeweiht, Nr. 19 vom 23.1.1993.

4. Andreas Imhoff, Franz Allmaras und der Bau der Kalmitstraße. In: Heimat Jahrbuch Landkreis Südliche Weinstraße 27 (2005) S. 54–56.

5. Ders., Franz Allmaras und der Bau der Kalmitstraße. In: Nachrichtenblatt Verbandsgemeinde Maikammer, Jg. 40, Nr. 13 (2012) S. 7–8.

6. Verbandsgemeinde Maikammer (Hrsg.), Maikammerer Heimatbote Nr. 70, Mai 2012, S. 5.

und die historischen Abende von Judith Ziegler-Schwaab und des Club-Sellemols zum gleichen Thema im Jahr 2014 sollen erwähnt werden (u.a. am 14. März und am 3. Oktober 2014). Auch in der Festschrift „1264–2014 Maikammer“⁷ findet sich ein Beitrag über den gebürtigen Speyerer. Es schließen sich weitere Medien an: die Internetseite des Club-Sellemols,⁸ ebenso die Internetseite des Verfassers⁹ zum Ortsteil Alsterweiler.¹⁰

In der Zeit weit vor der Nachbeschau seines Lebens¹¹ und seines Werkes durch die erwähnten Veröffentlichungen stehen die eigenen Einlassungen des studierten Bauingenieurs Allmaras. Neben dem bekannten Werk „Ich baue 2000 Kilometer Eisenbahnen“,¹² einem Beitrag in der Reihe „Das Kolonialbuch für das junge Deutschland“ mit dem Titel „Heiß war der Tag“ aus dem Jahr 1933, schrieb Allmaras bisher wenig beachtete Beiträge für Zeitschriften seiner Zeit.

In den Kriegsheften der „Süddeutschen Monatshefte“ aus dem Jahr 1915 veröffentlichte er zum Thema „Das Verkehrswesen in den deutschen Kolonien“.¹³ In der Zeitschrift „Koloniale Rundschau“ leistete der Baurat einen Beitrag mit dem Titel „Mussolini und Italiens Kolonialpolitik“.¹⁴ Darüber hinaus gibt es einige Erwähnungen von Allmaras im Zusammenhang mit anderen Veröffentlichungen, etwa zu den deutschen Kolonialhäfen.¹⁵

Im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ wird Franz Allmaras mehrfach aufgeführt, und zwar im Zusammenhang mit Ernennungen oder Beförderungen bzw. Versetzungen.¹⁶ Aufgrund seiner Tätigkeit wird Allmaras ab und an auch in den Personal- und

Tätigkeitsverzeichnissen der Kolonialverwaltung genannt, so u.a. in „Koloniales Hand- und Adreßbuch 1926–27“ mit dem Untertitel „Kolonialdeutsche im In- und Ausland“¹⁷ mit dem Eintrag: „Allmaras, Franz, Geheimer Baurat, Charlottenburg, Königin-Elisabeth-Straße 44–45, Deutsch-Ost-Afrika“.¹⁸

Archivalien zum Alsterweiler Bürger befinden sich im Geheimen Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz in Berlin. Es handelt sich um einen bisher völlig unbekannten Briefverkehr mit dem damaligen Gouverneur in Ostafrika am Sitz Dar es Salaam, Heinrich Schnee.¹⁹ Den Kontakt mit seinem ehemaligen Vorgesetzten pflegte Allmaras bis ins Jahr 1944.²⁰ Dies sind wohl seine persönlichsten Mitteilungen.²¹

Der Schriftverkehr mit der Gemeindeverwaltung Maikammer umfasst mehrere Briefe aus den Jahren 1931 bis zum 14. November 1938, die alle in Berlin verfasst wurden und im Rathaus der Verbandsgemeinde Maikammer lagern.²² Dort sind auch die Unterlagen des Forstzweckverbandes der ehemaligen V. Haingeraide aufbewahrt, die sich mit dem Bau und dem Ausbau sowie dem Unterhalt der Kalmitstraße befassen.²³

Die für den Bau der Kalmitstraße maßgebliche Veröffentlichung von Franz Allmaras findet sich in „Der Rheinpfälzer“ 1931, mit der Überschrift „Die Kalmitstraße“ und dem bezeichnenden Untertitel „Ein Sozial- und Wirtschaftsproblem“.²⁴

Auch Daniel Häberle beschäftigt sich in seinem Beitrag „Die neue Kalmitstraße: ihrer geologischen und verkehrsgeographischen Bedeutung“ aus dem Jahre 1941 mit „Der Trifels“, Heimatbeilage zur „Pfälzischen Rundschau“ Nr. 4,²⁵ ausführlich mit möglichen positiven Wirkungen eines Straßenbaus auf Ökonomie, Touristik und

7 Ortsgemeinde Maikammer (Hg.), 1264–2014 Maikammer. Ein Spaziergang durch den Ort und seine Geschichte, Neustadt an der Weinstraße 2014.

8 Historienfreunde Maikammer Club-Sellemols, <https://www.club-sellemols.de/club-sellemols/maikammer-und-seine-großen-söhne/geheimerat-franz-allmaras/> abgerufen am 10.1.2015.

9 Der hier vorliegende Beitrag basiert auf dem Vortrag, den der Verfasser am 11. März 2015 beim Historischen Verein der Pfalz, Bezirksamtsgruppe Neustadt an der Weinstraße, in Neustadt gehalten hat.

10 Matthias C.S. Dreyer, http://alsterweiler.matthiasdreyer.de/wiki/Franz_Gabriel_Allmaras/ abgerufen am 11.1.2015 und <http://alsterweiler.matthiasdreyer.de/wiki/Kalmitstra%C3%9Fen/> abgerufen am 11.1.2015.

11 Diek van Laak, Der deutsche Kolonialismus und seine Nachwirkungen. In: Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ), Afrika, Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.), 4 (2005), Anm. 16. Ausgabe online 2005 Mai 21 unter: www.bpb.de/internationales/afrika/afrika/58870/deutschland-in-afrika-paliffir-kolonideid_26/ abgerufen am 21. Mai 2005. Darin unter anderem auch der Hinweis auf Franz Allmaras: „[...] zu viel in Theorie und zu wenig in Praxis gemacht wurde“.

12 Franz Allmaras, Ich baue 2000 km Eisenbahnen. In: Heinrich Pfeiffer (Hg.), Heiß war der Tag. Das Kolonialbuch für das junge Deutschland. Mit einem Geleitwort von Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg, Berlin 1933, S. 34–56.

13 Ders., Das Verkehrswesen in den deutschen Kolonien. Kriegshefte der süddeutschen Monatshefte, April 1915 bis September 1915. In: Die deutschen Kolonien, Band 12, H. 8 (1915), S. 746–751.

14 Ders., Mussolini und Italiens Kolonialpolitik. In: Koloniale Rundschau. Zeitschrift für koloniale Länder-, Völker- und Staatenkunde; Zeitschrift für das gesamte Eingeborenenwesen 6 (1927) S. 161–166. Erwähnung des Beitrags auch in: Der Tropenpflanzer. Zeitschrift für tropische Landwirtschaft; Organ des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees, Beihefte (1927), Band 30–31, S. 262.

15 Hafenbautechnische Gesellschaft (Hg.), Die deutschen Kolonialhäfen: ihre technische und wirtschaftliche Entwicklung nebst ihren Bauten, Berlin 1939.

16 Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Hg.), Zentralblatt der Bauverwaltung, Amtliche Mitteilungen Band 32, Nr. 7 Berlin, 20. Januar 1912 und 34. Januar 1920, Seite 181 und Seite 301

17 Adreßbuch für Deutsch-Ostafrika. Nach amtlichen Quellen bearbeitet. Dreizehnte Ausgabe, Berlin 1913, S. 39. Darin auch Gouverneur Heinrich Schnee erwähnt.

18 Koloniales Hand- und Adreßbuch 1926–1927, Berlin 1927. Es handelt sich dabei um eine gesonderte Ausgabe der Abteilungen für jede Kolonie (wie Anm. 17). Siehe dazu auch: Deutsches Kolonial-Lexikon (1920), Band II, S. 326. Dort findet sich eine detaillierte Aufstellung.

19 Ebenfalls völlig unbekannt, und damit erstmals im Kontext mit Franz Allmaras erwähnt, sind die Einlassungen eines Mitarbeiters von Franz Allmaras in Ost-Afrika, namens Leo Kooyker. Kooyker absolvierte seine Ausbildung an der ETW Zürich und zog nach Zwischenstationen in die Kolonien. In einem Beitrag beschreibt er seine Erlebnisse u.a. auch mit Franz Allmaras und weiteren Kollegen. Siehe dazu: Leo Kooyker, Das abenteuerliche Leben eines alten G.I.'s Kollegen. In: Schweizerische Bauzeitung 71, 74 Hefte 40, 41, 43 (1956), Sonderheft zum Zweiten Kongress der FEANNI Zürich, II., –14. Oktober 1956.

20 Franz Allmaras, Briefverkehr mit seiner Exzellenz Heinrich von Schnee (ehemaliger Gouverneur in Ostafrika, Dar es Salaam), Berlin und Maikammer 1930 bis 1944. Nachweis: Geheimen Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, Berlin, VI. 11A, Nr. Schneen, Nr. 29, Briefe Nrn. 76–78 (Allmaras) auf 11 Seiten.

21 Darin findet sich auch ein bisher unbekannter Hinweis zum Weingut Spindler in Forst an der Weinstraße. Von dort bezog Franz Allmaras nämlich den Wein, den er nach Berlin zu Gouverneur Heinrich Schnee verschickte. Allmaras, Briefverkehr (wie Anm. 20), Nr. 78, Brief vom 7. August 1944, Seite 3: *Wein sollen Sie weiter von Spindler Forst bekommen.*

22 Franz Allmaras, Briefe an die Gemeindeverwaltung Maikammer, Berlin 1931 bis 1938. Nachweis: Gemeindearchiv Maikammer.

23 Unterlagen zum Forstzweckverband der ehemaligen V. Haingeraide-Sitz: Maikammer, Gemeindearchiv Maikammer, Band 6/6–2 Straßen, Brücken, Wege.

24 Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1).

25 Imhof, Kalmitstraße (wie Anm. 1).

Verkehr.²⁶ Mit der Baumaßnahme „Kalmitstraße“ und den Hintergründen befassen sich Andreas Imhoff in seinem Beitrag „Franz Allmaras und der Bau der Kalmitstraße“²⁷ und ebenfalls sehr ausführlich Johannes Damm in seinem Artikel „Das Ende der Emailfabrik in Maikammer und der Bau der Kalmitstraße“ im Heimat-Jahrbuch des Kreises Südliche Weinstraße 1989.²⁸

Das Landesarchiv Speyer verwahrt Unterlagen zu Franz Allmaras und zum Bau der Kalmitstraße in Bestand U 103 (Gemeindearchiv Maikammer) Nr. 657²⁹ und weitere Informationen, die die Erneuerung der Straße betreffen, in Bestand H 13 (Bezirksregierung Pfalz) Nr. 3391.

Abschließend sollen die Vorhaben der Gemeinde Maikammer zur Würdigung des Ehrenbürgers Allmaras und der Kalmitstraße erwähnt werden. So sei der Gedenkstein der Gemeinde Maikammer aus dem Jahr 1962 genannt, der an die Errichtung der Straße erinnert.³⁰ Im Jahre 2009 wurde der „StoppoMat“ aufgestellt. Und schließlich hat der Gemeinderat die Kalmitstraße zur „Kalmit Höhenstraße“ umbenannt,³¹ wohl vor dem Hintergrund ähnlicher Überlegungen zur Förderung des Tourismus, die schon Franz Allmaras zum Zweck der Straße angestellt hatte.

2. Lebensdaten

Franz Gabriel Allmaras wurde am 6. August 1875 in Speyer geboren. Seine Mutter, Margaretha Buchenberger,³² stammte aus Alsterweiler. Die Heirat der Eltern erfolgte in der katholischen Kirche zu Maikammer.³³ Die Familie zog nach

26. Daniel Häberle, Die neue Kalmitstraße: In ihrer geologischen und verkehrsgeschichtlichen Bedeutung. In: Der Trift, Heimatbeilage der Pfälzischen Rundschau, 4 (1932).

Nachweis: DE 16-35 [Heidelberg] Separata, B 3 V 3 II.

27. Ebd.

28. Johannes Damm, Das Ende der Emailfabrik in Maikammer und der Bau der Kalmitstraße. In: Heimat-Jahrbuch Landkreis Südliche Weinstraße 11 (1989) S. 150–156.

29. Franz Allmaras, Briefe an die Gemeindeverwaltung Maikammer (eigenhändig und Abschriften: Landesarchiv Speyer (künftig LA Sp), Best. U 103 Nr. 657 und Best. H 13 Nr. 199). Ausgewertet wurden die Briefe vom 25. Januar 1937 (Eingangsdatum bei der Gemeindeverwaltung Maikammer) und (ohne Datum) mit dem Absender Fr. Allmaras Geh. Baurat Ministerialrat a. D. (wohl ebenfalls 1937).

30. Der Stein steht südlich der Kalmit Höhenstraße bei Straßenkilometer 7,0 der L 515.

31. Die Einweihung des Straßenschildes mit der Bezeichnung „Kalmit Höhenstraße“ erfolgte im September 2009. Siehe dazu: Ortsgemeinde Maikammer (Hrsg.), Maikammerer Heimatbote 2009 (17), Maikammer 2009, S. 8; „Durch den Namen soll für jedermann erkennbar werden, dass es sich um eine Straße handelt, die zu einer geografisch herausragenden Erhebung führt. Für eine touristisch geprägte Region wie die umliegende ist dies von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung. Schließlich fahren rund 6000 Radfahrer im Jahr die Kalmitstraße hinauf; noch als doppelt so viele Wanderer unternehmen den Anstieg zu unserem Hausberg.“

32. Günter Schäfer, Martina Stöckl (Hrsg.), Ortsfamilienbuch Maikammer-Alsterweiler Band 1 und Band 2, Neustadt an der Weinstraße 2015.

33. Alle Angaben aus dem standesamtlichen Eintrag, der dem Verfasser freundlicherweise als Kopie von der Stadtverwaltung Speyer zur Verfügung gestellt wurde. Darin: Franz Gabriel Allmaras, Nr. 341, S. 105. Blatt; mit Randeintrag: gestorben am 17. Januar 1953 in Maikammer, Standesamt Malmsheim, Nr. 2/1953. Als Zeugen werden benannt: Johann Adam Weber, Müller und Wilhelm



Abb. 1: Gedenkstein Allmarasplatz an der Kalmitstraße, Aufnahme aus dem Jahre 2015.

Alsterweiler in die Hauptstraße³⁴ Nummer 40. Allmaras besuchte das humanistische Gymnasium in Landau in der Pfalz, studierte an der Technischen Hochschule in München und schloss im Jahr 1900 als Diplom-Ingenieur³⁵ ab. Hier lohnt ein kurzer Blick auf diese Hochschule:

„Im Jahre 1868 gründete König Ludwig II. in München die neu strukturierte Polytechnische Schule München mit Hochschulstatus. Erster Direktor war der Erfindungsingenieur Karl Max von Bauernfeind, ein Absolvent der ETH Zürich. Anfangs wurden 350 Studenten von 24 Professoren und 21 Dozenten betreut. Allmaras besuchte die II. Ingenieurabteilung (Bauingenieur- und Vermessungswesen).“³⁶

Abel, Straßenwörter. Ebenso (einschließlich weiterer Familiendaten): Schäfer/Stöckl, Ortsfamilienbuch Maikammer-Alsterweiler (wie Anm. 32), Band 1 Eintrag Nr. 38, S. 74.

34. Zur Siedlungsstruktur von Alsterweiler und der Hauptstraße siehe: Matthias C. S. Dreyer und Hans-Jürgen Seimetz, Siedlungsentwicklung und Raumordnung. In: Michael Geiger (Hrsg.), Haardt und Weinstraße. Ein Gev. und Bldführer, Landau in der Pfalz 2016, S. 128–139.

35. Viktor Carl (Hrsg.), Lexikon Pfälzer Persönlichkeiten, Edenkoben 1998, S. 11.

36. Technische Universität München (TUM), Meilensteine der TUM-Geschichte, München 2015 (Edition 31. März 2015). Online einsehbar unter: <http://portal.tum.de/tum/geschichte/index.html>; abgerufen am 11.1.2016.



Abb. 2: Ehemaliges Wohnhaus von Franz Gabriel Allmaras, Hauptstraße Nr. 40 in Alsterweiler im Jahre 2006.

Der damalige Direktor war zugleich Ingenieur der Obersten Baubehörde im Eisenbahn- und Brückenbau Bayerns.³⁷ Insofern liegt es nahe, dass Allmaras über diese Beziehungen den Weg als Referendar in den bayerischen staatlichen Baudienst fand.

1905 ging Franz Allmaras nach Berlin, wurde zum Geheimen Baurat³⁸ ernannt und zog 1906 nach Afrika. In der deutschen Kolonie Ost-Afrika war er als Verkehrsreferent und Reichskommissar für die Eisenbahnen und für Neubauten von Straßen und Hafenanlagen tätig und damit direkt dem dortigen Gouverneur unterstellt.³⁹ Allmaras schreibt 1933 rückblickend zum Sommer 1906 über seine Absicht, nach Afrika zu gehen:

In Nürnberg, wo ich damals im Staatsdienste war, gab ich am Stammtische [...] von dem bevorstehenden Wechsel meines Tätigkeitsfeldes kund. Allgemeines Erstaunen und

stammen. Der Senior des Tisches, ein ehrwürdiger, alter Kaufmann, nahm mich auf seine Seite und fragte mich, ob ich im Amte etwas verbrochen hätte. Sie wollten alle gerne wissen. Er schüttelte sorgenvoll das Haupt, als ich sagte, daß nichts Derartiges vorliege. Ein alter Hopfenhändler wollte mir in vollem Ernst Gift besorgen, damit ich wenigstens den grausamen Torturen der Wilden zuvorkommen könnte.⁴⁰

Während seiner Tätigkeit in Afrika wurde ihm der Rote-Adler-Orden der IV. Klasse nebst Urkunde verliehen.⁴¹

Nach dem Krieg war Franz Allmaras in Berlin als Berater der Regierung tätig, leitete von 1918–1924 vom Wiederaufbau-Ministerium aus die militärische Abrüstung der Industrie. Und schließlich plante und leitete Allmaras den Bau der Kalmitstraße.

Mit dieser Aufgabe befasste er sich schon im Jahre 1929 bis zum Abschluss der Arbeiten.⁴² Während des II. Weltkrieges kehrte Allmaras nach Alsterweiler zurück, um hier seinen Lebensabend zu verbringen. Es folgten sehr schwere Tage, sowohl was die Familienverhältnisse als auch seine Gesundheit betraf. Er litt insgesamt acht Mal am Rückfallfieber, hatte mit Augenleiden und starken Grippeanfällen zu kämpfen. So schreibt er an Heinrich Schnee im Jahr 1944: *Ich habe leider in dem nicht großen Hause eine Mitpartei und das alte 75-jährige Faktotum im Hause, was nicht immer sehr erfreulich ist. Hätte ich nur rechtzeitig etwas mehr Energie aufgebracht und den kleinen Umbau vorgenommen.⁴³*

Am 1. September 1952 ernannte der Gemeinderat von Maikammer-Alsterweiler Franz Allmaras zum Ehrenbürger und überreichte ihm eine entsprechende Urkunde.⁴⁴ Dazu heißt es in der Begründung: *Vollkommen ehrenamtlich und nur von der Liebe zu seiner Heimat besetzt, hat Geheimrat Allmaras für diese Höhenstraße die planerischen Unterlagen erarbeitet, den Straßenbau geleitet und mit seinen reichen Erfahrungen und Kenntnissen sich in unserer Gemeinde ein sichtbares bleibendes Denkmal gesetzt, zum Wohl und Ansehen der Gemeinde.⁴⁵* Franz Gabriel Allmaras verstarb am 1. Januar 1953 im Alter von 77 Jahren und wurde auf dem Friedhof in Maikammer begraben.⁴⁶ Am 18. August 1959 beschloss der Gemeinderat, an der Kalmitstraßen Ehrenstein zu errichten. Im Jahr 1962 wurde der Stein aufgestellt und dem Herz eingeweiht.⁴⁷

³⁷ Allmaras, *Ich baue 2000 km Eisenbahnen* (wie Anm. 12), S. 34.

³⁸ Verkehrs-technische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift, Mitteilungsblatt der Vereinigung von höheren technischen Beamten der Preussisch-Rheinisch-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung und des Vereins für Eisenbahnkunde Berlin, VII. Jahrgang, Nr. 4 (26. Oktober 1912), S. 88, Personalien (Bayern).

³⁹ Imhoff, *Kalmitstraße* (wie Anm. 4).

⁴⁰ Allmaras, *Briefverkehr* (wie Anm. 20).

⁴¹ Johannes Damm und Hans Treptow, *Ortschronik Maikammer-Alsterweiler*, T. 1: Geschichte von Maikammer-Alsterweiler, von Johannes Leonhardt 1928; T. 2: Chronik von Maikammer-Alsterweiler ab 1928 und Chronik der Verbände und Vereine 1986, von Johannes Damm und Hans Treptow, Maikammer 1986, hier T. 2, S. 310.

⁴² Imhoff, *Kalmitstraße* (wie Anm. 4).

⁴³ Jürlith Ziegler-Schwaab, *Geheimrat Franz Allmaras – der große Sohn von Alsterweiler*, in: *Heimats-Jahrbuch Landkreis Südliche Weinstraße* 16 (1994) S. 86–91.

⁴⁴ Damm, *Ortschronik* (wie Anm. 44), S. 314.

³⁷ Ebbl.

³⁸ Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Verzeichnis der im preussischen Staate und bei den Behörden des Deutschen Reichs angestellten Baubeamten (IV. Bei der Reichsverwaltung A. Beim Auswärtigen Amt, Kolonial-Abteilung). In: *Zeitschrift für Bauwesen* 20, Dezember 1906, S. 115.

³⁹ Partel, *Adressbuch* (wie Anm. 17).

Abb. 3
Friedhof Maikammer,
Grabstätte
Franz Allmaras
2015.



3. Bau der Kalmitstraße

Wenn ich auf dem Kalmit stehe, will es mir erscheinen, daß hier Natur- und Menschenkräfte zusammengewirkt haben, ein Landschaftsbild zu schaffen, wie es wenig übertroffen werden kann.³⁸

Diese Einschätzung mag mit ein Grund für das Engagement von Allmaras bei Planung und Ausführung der Kalmitstraße gewesen sein. Er hatte das Potential des Kalmitgipfels selbst und einer dorthin führenden Straße für den Tourismus erkannt.

3.1 Planung 1929 bis 1931

Ich selbst habe die Gemeindeverwaltung dazu weder ermuntert, noch habe ich davon abgeraten. Dadurch aber, daß ich bei der Projektierung und Bauausführung mitgeholfen habe und auch weiterhin, soweit es mir möglich ist, werde, lasse ich keinen Zweifel darüber bestehen, daß ich die Maßnahmen der Gemeindeverwaltung, die Kalmitstraße zu

bauen, und die Art und Weise, wie sie die Sache durchführt, für richtig halte.³⁹ Auch das ist Franz Allmaras 1931 in seinem Beitrag „Die Kalmitstraße“.

Die Errichtung der Straße war im Zuge der Notstandsarbeit geplant. So musste Allmaras von Folgendem ausgehen:

Die gesamte Bauausführung ist so angelegt [...], daß alle Arbeiten von den ungelohnten Arbeitern ausgeführt werden können [...], abgesehen von den Kosten für den Bürgerrat, das Handwerkszeug, die Schmiede, die Unterkunftshütten und den Zement aus Arbeitslohn in Anrechnung kommen.⁴⁰

Allmaras erläutert den Verlauf der Strecke mit ihrem Ausgangspunkt am Ortsende von Alsterweiler:

Die Straße verläuft oberhalb Alsterweiler bis nahe an den Privatwald auf dem Steinbruchweg. Von der Kreuzung dieses Weges mit der Berggasse bis zum Kalmit sind rund 100 m Höhenunterschied; die Straße wird zwischen diesen beiden Punkten nach der Planung rund 6,2 Klm. lang.⁴¹

Im Anschluss daran geht er in die umfangreiche und ausführliche Beschreibung einzelner Abschnitte über. Deutlich wird dabei sein Vorgehen. Er verwendet bestehende Wege (Hessenweg, Steinbruchweg) und Wegabschnitte und legt sozusagen „essende Zwischenstücke“ an. Das mindert den Aufwand und macht auch das Arbeiten vor Ort leichter nachvollziehbar.

Beispielhaft seien dazu Beschreibungen des Bauingenieurs aufgeführt:

Zusammen mit dem angeschlossenen Hessenweg⁴² [...]

auf dem Steinbruchweg bis zur Waldgrenze liegen zwei kurze Strecken mit stärkeren Steigungen; die erstere läßt sich gut bewältigen dadurch, daß man sie beim höchsten Punkt um bis 2,0 m abhebt und das Material beim vorliegenden Durchlaß aufschüttet.⁴³

Oder:

Bei der Waldgrenze trennt sich die neue Straßenlinie vom Steinbruchweg und zieht am äußeren Berghang entlang zur Kehrwende, die ca. 100 Meter hinter der Steinbruchkehre mit nur 2,8 Prozent Steigung und mit verbreiteter Fahrbahn von 6 m belegt ist. Das für die Lichtkraftleitung auf dem Kalmit freizubaltende Gelände ist gleichst benutzt. Gleich bei der Kehrwende soll mit kurzem Anschlußstück entlang der Ableitung der Sommerbergweg sich anschließen.⁴⁴

Sowie zum Vierten:

Von der Kehrwende zieht sich der neue Weg zu den Abraumhalden des Steinbruchs, bei auf kurzer Strecke der alte Steinbruchweg mit benutzt wird, zieht sich dann von Wetterkreuzberg entlang zum rückliegenden Sattel, von da geht sie in gleichmäßiger

³⁸ Ebd. S. 4.

³⁹ Ebd. S. 1.

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ Ebd. S. 4. Zu der Bezeichnung siehe: Richard Wirtmer, Die Fähr vom Maikammer Alsterweider. Ihre Namen und steinernen Zeugen in Geschichte und Geschichten, Maikammer 2000, S. 14. „Im Bereich Fichelberg zieht sich hinter dem Waldhaus ‚Wilhelm‘ von der Kalmitstraße bis zum Schloß der Hessenweg“.

⁴² Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1), S. 5.

⁴³ Ebd. S. 3.

³⁸ Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1), S. 5.



Abb. 4: Undatierte ältere Aufnahme der Kalmitstraße direkt nach dem Ortsausgang vom Alsterweiler im Bereich des heutigen Parkplatzes (Bildstock Hünim).

Steigung auf dem Sommerberg zum Fuße des Kalmits beim Kastanienwäldchen, wo die Hälfte des Weges erstiegen ist, und wo auch die Brücke zu bauen ist.⁵⁵

Allmaras flieht auch seine Verbesserungen gegenüber der ursprünglichen Planung in die Beschreibungen ein:

Ursprünglich war geplant, unmittelbar vom Sattel des großen und kleinen Kalmits ohne Benutzung des Hambacher Weges emporzusteigen. Es wurde der längere Weg gewählt, weil gerade dieses obere Stück des Hambacher Weges landschaftlich reizend ist, auch weil vermieden werden soll, daß den Berggipfel zu viele Wege durchziehen.⁵⁶

Neben diesen beschreibenden Teilen geht Allmaras in seinem Beitrag von 1931 auch auf seine Vorgehensweise ein:

Was nun den technischen Teil der Straße anbelangt, so ist das Projekt unter Zugrundelegung der Katasterpläne im Maßstab 1:5000 und 1:2500 aufgestellt und die Linie abgesteckt und zwar möglichst kurz und ausschließlich auf Maikammerer Gelände gelegen. Verlorene Steigungen kommen nicht vor. Die Maximalsteigung beträgt 8 Prozent. Die Krümmungen und Kurven sind außerordentlich günstig; die Straße ist überall gut übersichtlich. Die Fahrbahnbreite beträgt 0,6 [!] m; sie schließt sich durchgängig unmittelbar

an beidseitigen Wasserabfuhrgräben an, die 0,4 m tief und mit Sohlenbreite von 0,2 m angelegt, und, soweit sie nicht im festen Boden liegen, groß gepflastert werden. Sie sind mit einer beidseitigen Neigung versehen und mit einer 25 cm hohen Packung aus den beim Bau gewonnenen Steinen befestigt. Auf diese Packung, die beidseitig durch 20 cm breite Liniensteine gehalten wird, soll eine Basalt- oder Granitabfuhrdecke von 0,6 cm Stärke aufgebracht werden [...].⁵⁷

Daraus lässt sich erkennen, dass Allmaras wohl eine technische Absteckung im Gelände vorgenommen hat. Detaillierte Pläne zur Ausführung lassen sich keine mehr finden. Der Verfasser hegt Zweifel, ob diese überhaupt erforderlich waren. Gleichwohl spricht der Gemeinderat von Maikammer von *äußerst vorbildlichen Entwürfe[n]*.⁵⁸ Ob damit aber tatsächlich Papiervorlagen, wie wir sie heute als Planunterlagen verstehen, anzunehmen sind, muss offen bleiben.

Auf einige bautechnische Punkte soll näher eingegangen werden:

- *Verlorene Steigungen kommen nicht vor.*

Es ist Allmaras tatsächlich gelungen, den gesamten Verlauf mit einem durchgängigen, wenn auch unterschiedlich starken Anstieg zu versehen. Dies ist nicht selbstverständlich, wie es heute klingen mag. Gerade wenn man andere vergleichbare Straßen im Pfälzerwald oder auch im Schwarzwald betrachtet, kommen immer wieder Auf- und Abfahrten vor, um den Weg bis zum Gipfel zu erschließen.

- *Die Maximalsteigung beträgt 8 Prozent.*

Der heutige Ausbaustand gibt ein anderes Bild wieder. Es gibt Abschnitte, die deutlich über 10 Prozent liegen. Dies spricht auch dafür, dass keine detaillierten Ausführungszeichnungen vorlagen. Eine Planung im Maßstab von 1:5000, wie von Allmaras vorgenommen, lässt solche Abweichungen in der Ausführung zu.

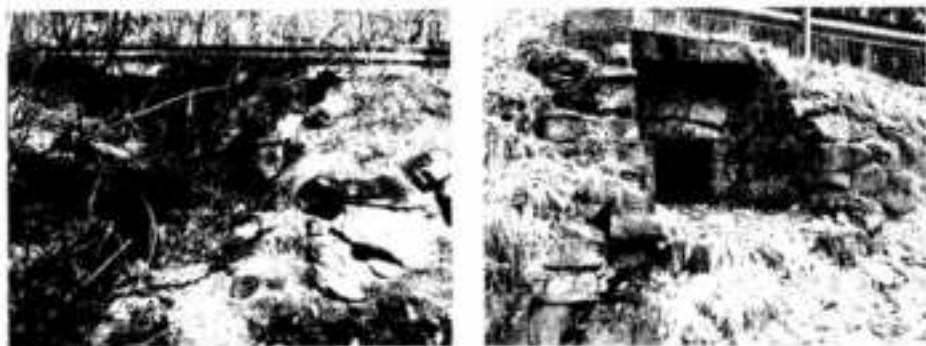
- *Die Krümmungen und Kurven sind außerordentlich günstig; die Straße ist überall gut übersichtlich.*

Das mag für die damaligen Verkehrsverhältnisse gegolten haben. Heute entsprechen einige Abschnitte nur noch bedingt den erforderlichen Querschnitten der Straßenplanung. Insbesondere in den Kehren sind die Mindestquerschnitte für Landstraßen nicht eingehalten. Im Übrigen war dies auch ein Punkt, der die Übernahme (Hochstufung) der Kalmitstraße als Landesstraße lange hinausgezögert hatte.

Allmaras gibt die Anweisung, die Straße mit einer 25 cm hohen Packung aus den beim Bau gewonnenen Steinen zu befestigen. Diese Aufschüttungen oder Packungen sind an manchen Stellen auch heute noch gut zu erkennen. Mit dieser Maßnahme war ein „Massenausgleich“ im Gelände möglich. Der Abtransport großer Mengen überflüssigen Gesteinsmaterials konnte vermieden werden, mindestens aber wurde er deutlich vermindert.

⁵⁵ Fbd.
⁵⁶ Fbd.

Fbd. S.1.
Eichhoff, Kalmitstraße (wie Anm. 4), S.54.



• Die Durchlässe [...] sind als Deckendurchlässe aus dem vorhandenen Steinmaterial angelegt und haben 40 bis 60 cm lichte Weite.⁵⁹

Insgesamt wurden ca. 15 Durchlässe gebaut. Sie sind bis auf einen Durchlass und die Brücke in gleichartiger Weise ausgeführt. Auf der Bergseite führt die Straßenneigung das Wasser in Gerinnen ab und einem Einlaufbauwerk zu. Dieses unterläuft die Straße und wird bergseitig über ein weiteres Bauwerk in den Wald abgeführt.

Das Projekt scheint trotz sorgfältiger Planung immer wieder auf der Kippe gestanden zu haben, vornehmlich wegen fehlender finanzieller Mittel. Dazu äußerte sich der Rat von Maikammer in seiner Sitzung vom 23. August 1929. Andreas Imhoff schreibt dazu: „Der Gemeinderat spricht vorläufig für die äußerst vorbildlichen Entwürfe [...] Herrn Geheimrat Allmaras den herzlichsten Dank aus, muss jedoch leider infolge der fehlenden Geldmittel von der Durchführung des Projektes vorerst Abstand nehmen“.⁶⁰

5.2 Bau 1930 bis 1936

Schließlich gelang es dann doch, wohl im Verlauf des Jahres 1929 oder 1930, alle finanziellen Schwierigkeiten auszuräumen. Denn am 15. Januar 1930 beschloss der Gemeinderat, den Bau zu beginnen.⁶¹ „[...] am 15. April 1930 konnte mit dem Bau begonnen werden.“^{62, 63} Bereits am 2. September 1931 wurde vom Gemeinderat aus



Abb. 5a, 5b, linke Seite:
Befestigung einer Böschung,
Aufnahme aus dem Jahre 1931.

Abb. 6
Durchlass,
Aufnahme aus dem Jahre 1931.

den gleichen Gründen auch der Bau der Totenkopfstraße und der sog. Verbindungsstraße beschlossen, ebenfalls als Notstandsmaßnahme.⁶⁴

Am 14. November 1931 waren der Gemeinderat von Maikammer und Vertreter des Pfälzerwaldvereins die Rohbaustelle abgegangen. Dies ist einem Eintrag im *Fremdenbuch der Meteorologischen Station* zu entnehmen. Unter den Teilnehmern dieser Begehung⁶⁵ befanden sich auch Heinrich Kohl und Emil Ohler.⁶⁶

Im Winter 1932 war die Trasse soweit fertig, daß am 15. Februar 1933 der Gemeinderat schon die Lieferung von 3.400 cbm Schotter zum Einbau in Auftrag geben konnte.⁶⁷ Schlechtes Wetter und Finanzierungsfragen sorgten immer wieder für eine zeitweise Unterbrechung der Arbeiten. Der Gemeinderat hatte sich bis dahin in insgesamt 17 Sitzungen mit dem Bau befasst. Die Sitzung vom 15.2.1933 war zugleich die letzte, zu der noch Ratsmitglieder eingeladen worden waren, die nicht Mitglieder der NSDAP waren.⁶⁸

Die Abschluss- und Einstreudecke wurde vom 16. Oktober 1935 bis März 1936 aufgebracht.⁶⁹ Am 6. Juni 1937 fand die offizielle Eröffnung statt.⁷⁰ Als erste „autonome“ Bezwingen der Straße gelten der Sanitätsrat Rieder und der Weinkommissionar

59 Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1). Daraus sind alle Angaben dieser Seite zu den technischen Details entnommen.

60 Zitiert nach Imhoff, Kalmitstraße (wie Anm. 4), S. 54.

61 Es darf wohl davon ausgegangen werden, dass bei einer der beiden Veröffentlichungen von Johannes Damm ein Irrtum oder ein Missverständnis vorliegt. Damm, Ortschronik (wie Anm. 44) gibt an, dass im Gemeinderat am 15.1.1931 der Beschluss zum Beginn der Arbeiten gefasst worden war. Gleicher Verfasser (Damm) gibt aber in seinem Beitrag Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 151 den 15. April 1930 an (also ein Jahr früher). Nach Angabe von Häberle soll die Ausführung vom April 1931 bis November 1931 erfolgt sein. Siehe dazu Häberle, Die neue Kalmitstraße (wie Anm. 26), S. 2.

62 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 151.

63 Damm, Ortschronik (wie Anm. 44), S. 306.

64 *Ibid.*

65 Häberle, Die neue Kalmitstraße (wie Anm. 26).

66 Heinrich Kohl und Emil Ohler waren Gründungsmitglieder des Pfälzerwald-Vereins. Siehe dazu (1), Pfälzer Persönlichkeiten (wie Anm. 35), S. 373 und 514.

67 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 153.

68 Damm, Ortschronik (wie Anm. 44), S. 306.

69 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 155.

70 Wie der Einladung im Besitz von Matthias C. S. Dreyer, das Original wurde freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Volker Buchenberger, Maikammer (Alsterweiler) und dem 4. Tüb. Lando. Ausführend geht Imhoff, Kalmitstraße (wie Anm. 4), S. 56 auf die Absage von Franz Allmaras zur Eröffnungsfest ein. An einer Teilnahme hege ihm gar nichts. Es darf angenommen werden, dass das Desinteresse von Allmaras in der von ihm verantworteten Absage des Gemeinderats Alsterweiler begründet lag, die Kalmitstraße mit Adolf Hitler Straße zu benennen.

Albert Bibus.⁷¹ Die Kalmitstraße wurde am 6. Dezember 1963 durch die Landesregierung zur Landesstraße Nr. 515 erklärt.⁷²

Die damaligen Möglichkeiten für den Straßenausbau waren nicht mit der Maschinenteknik von heute vergleichbar. Die etwa 70 Arbeiter⁷³ (nach Auskunft der Gemeinde) werkten fast ausschließlich in Handarbeit. Johannes Damm weist in seinem Beitrag, in dem er unter anderem Zeitzeugen befragte, darauf hin, dass von den Arbeitern lediglich „drei Facharbeiter vor Ort waren, nämlich zwei Maurer und ein Schmied“.⁷⁴ Weitere Arbeiter sind belegt, finden sich aber nicht auf der Liste der Notstandsarbeiter.⁷⁵

Alle anderen eingesetzten Arbeitslosen waren Arbeiter der Emailfabrik⁷⁶ und hatten keinerlei Erfahrung im Straßenbau. Eine Dampfwalze kam zum Einsatz, um den Belag zu glätten, und ein Wasserwagen, um den Auftrag feucht zu halten.⁷⁷ Damm berichtet weiter: „Es durften nur Erwerbslose und Wohlfahrtsempfänger beschäftigt werden. Sie erhielten einen Stundenlohn von 39 Pfennigen, als Wochenlohn 8,90 Reichsmark“.⁷⁸

1.3 Ingenieurtechnik

Was bei einer Notstandsmaßnahme zunächst nicht zu vermuten wäre, sind technische Besonderheiten. Eine davon ist die Brücke bei Höhenmeter 400 über NN.

- *Steinbrücke mit 3 kreisförmigen Öffnungen von je 3 m lichte Weite geplant, die gleichfalls aus dem beim Bau anfallenden Steinmaterial in Zementmörtel hergestellt wird.*⁷⁹

Trotz der „eleganten“, äußerst geschickten Linienföhrung der Kalmitstraße – sie ist weitgehend in die jeweiligen Hanglagen eingebunden⁸⁰ und zieht sich von „Sattel zu Sattel“ und ist damit aus der Ferne kaum wahrnehmbar –, bleiben einige Stellen, die nur mit Bauwerken zu bewältigen sind. Beeindruckend ist die Brücke bei Höhenmeter 400 über NN am Kastanienwäldchen. Allmaras hat sehr genaue Vorgaben für die Ausgestaltung gemacht, er hat Material verwendet, das vor Ort anfällt, mit hin nach heutigen Maßstäben „nachhaltig“ gebaut.

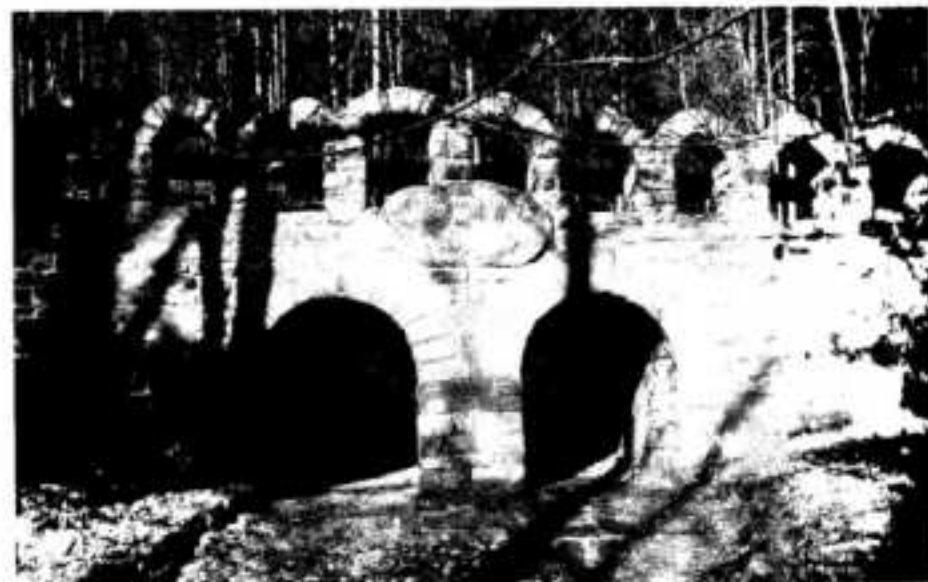


Abb. 7: Brücke bei Höhenmeter 400 über NN, Aufnahme aus dem Jahre 2015.

Eine weitere Besonderheit sind die an einigen Stellen eingebaute Bildwerke. Der Volkssagen spricht von „orientalischen Büsten oder Frauenköpfen mit römischen Frauen“.⁸¹ In den dem Verfasser vorliegenden Dokumenten ist keinerlei Hinweis von Allmaras aufzufinden, welcher Vorstellung er gefolgt sein könnte. Es ist noch nicht einmal belegt, dass die Idee überhaupt von ihm stammt. Häberle nennt die Werke „liebvolle[n] Verzierungen“, Tierköpfe, Maurerwerkzeuge, Weinblätter und Weintrauben, Glas und Flasche u.a.m., die der Verfasser im Jahre 1964 allerdings nicht mehr alle finden konnte.⁸² Hier wäre eine aufwändige Bestandesaufnahme angezeigt.

Allmaras weist mehrfach auf die Erfordernisse der ordnungsgemäßen Entwässerung hin. In der Tat, wenn man während oder nach einem heftigen Regenschauer die Straße begeht oder befährt, zeigen sich die Spuren starker Abschwemmungen. Die Äste, im Herbst mit einem Meer von Kastanien sowie viel Schlamm und Geröll Allmaras ist überzeugt: [...] *die Hauptsache ist die gute Entwässerung. Was ich auf der [...] fertiggestellten Strecke beobachtet habe, entspricht nicht den Anforderungen* [...].⁸³ In Grunde kann der Brief aus der Jahreswende 1936/1937 mit mehreren Anlagen als eine Art Bauabnahme (Zwischenabnahme) verstanden werden. Allmaras hat

71 Ziegler, Schwarzab, Franz Allmaras (wie Anm. 3), Beitrag Nr. 5 vom 23. Januar 1993.

72 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 154.

73 Häberle, Die neue Kalmitstraße (wie Anm. 26), S. 2.

74 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 153.

75 Dazu zählt z.B. Daniel Rhein, dessen Nachfahren dem Verfasser von seiner Mitarbeit berichtet haben, der aber auf der Liste (LA Sp. Best. U 103 Nr. 657) fehlt. Zur Person siehe Schäfer, Ortsfamilienbuch (wie Anm. 32), Band 2, S. 652.

76 Weitere persönliche Angaben zu diesen auf der Liste (LA Sp. Best. U 103 Nr. 657) erwähnten Personen siehe unter den jeweiligen Familiennamen bei Schäfer, Ortsfamilienbuch (wie Anm. 32).

77 Damm, Emailfabrik (wie Anm. 28), S. 154.

78 Ebd., S. 151.

79 Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1), S. 1.

80 Häberle, Die neue Kalmitstraße (wie Anm. 26), S. 1 spricht von „wollwogen[n]e[n] Linienföhrung“.

1. Unterhaltung während der Brunnenkerwe in Absterweiler (Ortsteil von Madonnen) am 28. Juni 2015 anlässlich 2. Frischschöbe, Matthias C. S. Dreyer.

2. Häberle, Die neue Kalmitstraße (wie Anm. 26).

3. Allmaras, Briefe (wie Anm. 23), Anlage 1.



Abb. 8a, 8b: Wildschwein und Hölste, Aufnahme aus dem Jahre 2015.

sich vier Jahre nach Baubeginn wohl bei einem Heimataufenthalt vor Ort einen Eindruck von den durchgeführten Bauarbeiten verschafft. *Es hat wenig Zweck die Bergböschungen nochmals nachzuvorsorgen. In den 4 Jahren haben sie sich consolidiert [...]*⁸⁴

Seine „Mängeliste“ umfasst nicht weniger als zwei Seiten. Insbesondere die wenig fachmännisch durchgeführten Randstreifen werden mit zahlreichen Anmerkungen beschrieben. In der Anlage 2 und 3 geht er auf weiterführende Arbeiten ein, die noch direkt angeschlossen werden könnten; so z.B. der Ausbau des Abschnitts vom Parkplatz bis zum eigentlichen Gipfel der Kalmüt. *Wenn aber einmal die Straßenwalze an Ort und Stelle ist, dann könnte man ihn [den Weg] auch mit Packlage und Steinbatter [...] belegen und walzen.*⁸⁵ Diese Strecke dient heute ausschließlich der Zufahrt zum Pfälzerwaldhaus und zum Sendeturm.

Allmaras sparte nicht an Kritik gegenüber der Baufirma, die mit den Ausführungsarbeiten beauftragt war. *Daß die bisherigen von der Firma Sager und Woerner geleisteten Arbeiten auf der ersten Teilstrecke dem nicht entsprechen, habe ich der Gemeindeverwaltung bereits schriftlich mitgeteilt.*⁸⁶ Die Erwähnung einer Firma muß zunächst überraschen. Es war ja bisher immer die Rede davon, dass die Arbeiten im Rahmen einer Notstandsmaßnahme ausgeführt worden waren. Die Firma musste die Arbeiten mit den Notstandsarbeitern ausführen. Diese wurden namentlich zugewiesen und mussten täglich, später wöchentlich sogenannte „Rapportzettel“ ausfüllen. Wenn nicht anwesend war, wurde angemahnt. Ein erneutes Fehlen hätte die Einstellung der Unterstützungszahlungen zur Folge gehabt.

Der Auftrag war ausgeschrieben worden und wurde für 130.000 Reichsmark an die o.g. Firma vergeben. Allmaras beanstandete diese aus seiner Sicht zu hohen Baukosten direkt bei der Regierung in Speyer und dem zuständigen Bearbeiter Herrn Oberregierungsrat Clemens. Nach Allmaras' Ansicht waren 75.000 Reichsmark völlig ausreichend, damit die Firma [...] *die Kalmütstraße fertigstellen und für den Verbindweg – Abzweigung Kalmütstraße, Hahnenschritt, Hüttenhohl – die Erdarbeiten und Durchlässe bauen kann und soll und dabei noch angemessen verdienen muß, vorausgesetzt, daß sie richtig und sachgemäß arbeitet.*⁸⁷

Über Gerinne und Entwässerung hinaus hat Allmaras auch andere bautechnische Vorgaben gemacht. Noch heute gilt Pflanzentechnik als eine Möglichkeit, stark geneigte Böschungen abzusichern. Allmaras meinte dazu: *Und sonst kann halt am besten nur das helfen, was ich schon immer gesagt habe. – Anpflanzen!*⁸⁸ Nicht ganz zu stimmen würde man heute der dann anschließenden Bemerkung: *Und zwar Akazien, um gleichzeitig die für Obst und Weinanlagen nützlichen Insekten und Bienen weicher heranzuziehen.*⁸⁹ Heute werden heimische Gewächse zur Böschungssicherung eingesetzt, und wenn man die Kalmütstraße befährt, ist deutlich zu sehen, dass Böschungssicherung auch heute noch ein Thema ist.

Nach dem Bau der Straße zog sich ab etwa 1930 bis in die 1960er Jahre eine langwährende Auseinandersetzung zwischen den Gemeinden des Forstzweckverbandes Maikammer, Diedesfeld, St. Martin und Kirrweiler (ehemals V. Haingeraide) und dem Landratsamt, der Bezirksregierung und den Ministerien in Berlin und München hin. Es ging dabei um die weitere Unterhaltung der Straße. Neben der Kalmütstraße wurden zusätzlich noch die Straßen St. Martin-Totenkopf-Breitenstein und der Verbindungsst. Kalmüt-Hüttenhohl gebaut. Damit ergaben sich etwa 24 Kilometer Straßenunterhaltung. Dazu sahen sich die Gemeinden Kirrweiler, St. Martin und Maikammer (ein Teilstück gehörte noch nach Diedesfeld) und auch der Forstzweckverband finanziell nicht in der Lage. Offensichtlich – so ist zumindest einer Kosten aufstellung zu entnehmen – waren die Schäden an der Straße durch Holzaufgaben so groß, dass eine Neuinstandsetzung bereits nach 10 bis 15 Jahren erforderlich war.

Bei dem 13jährigen Schriftwechsel zur Baulastübernahme wurde auch immer wieder auf die Entstehungsgeschichte der Straße verwiesen. Schon beim Bau der Kalmütstraße 1931 und der Totenkopfstraße 1932 habe es aus Berlin eine Zusage gegeben, die Straßenlast nicht bei den Gemeinden zu belassen. Dies sei wohl, bedingt durch die Kriegszeit und auch wegen Interessen der Wehrmacht, in Vergessenheit geraten.⁹⁰

87 Ebd.

88 Ebd., Anlage 1.

89 Ebd.

90 Forstzweckverband der ehemaligen 5. Haingeraide mit Sitz in Maikammer, Maikammer 1999b, 1962, Unterlagen im Gemeindearchiv Maikammer, Ordner 6 – 2, Briefe aus den Jahren 1999 bis 1962.

84 Ebd.

85 Ebd.

86 Ebd., Finkenschiedel.

Abb. 9
Reste der Akazienpflanzung,
Aufnahme aus
dem Jahre 2015.



Schließlich gelang es doch noch eine Klassifizierung zu erreichen. Die Straße ist auch heute noch als Landesstraße L 515 eingestuft.⁹¹

3.4 Der Naturschutzpark und das Höhenstraßenkonzept

Wenig bekannt ist, daß Franz Allmaras auch zwei Naturschutzparke für den Kalmit und sein Vorland vorgeschlagen hat. In einem Schreiben aus dem Jahr 1937 erwähnt er den Naturschutzpark „Kalmitberg“ und den Naturschutzpark „Wetterkreuzberg“. Seine Vorschläge lauten: *Es darf darin kein Holz geschlagen und nicht gejagt [!] werden.*⁹² Und: *Alle sonstigen bestehenden Wege innerhalb des Naturschutzparkes*

*werden todgemacht.*⁹³ Als Ersatz wird (je) ein Fußweg für die beiden Gebiete vorgeschlagen, der auch entsprechend zu markieren ist.

Auf eine Besonderheit geht Allmaras am Wetterkreuzberg ein. Dort gibt es einen alten Weg, über den eine alljährlich durchgeführte Bittprozession der katholischen Kirche in Maikammer zum Wetterkreuz führte. Seit Jahren schlägt Verfasser der Gemeinde vor, diesen „historischen Weg“ wieder instand zu setzen. Diese Forderung steht dem Vorschlag von Allmaras konträr gegenüber. Denn er schreibt zum Schutz seines Naturparks Wetterkreuzberg: *Die Bittprozession könnte die neue Fabrikstraße entlang ziehen.*⁹⁴ Egal, wessen Meinung jetzt der Vorzug zu geben ist, die Bittprozession gibt es ohnehin nicht mehr. Der Naturschutzpark Wetterkreuzberg ist heute aber tatsächlich als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Es führt seit dem 28. Januar 1992 die Bezeichnung „Haardtrand-Eichelberg“ (NSG-7337-165) und hat eine Größe von 15,5 Hektar. Dazu heißt es im Verordnungstext: *Schutzzweck ist die Erhaltung und Entwicklung des Gebietes unter landeskundlichen Gründen sowie wegen seiner besonderen Eigenart.*

Allmaras hatte in seinem Beitrag von 1931 „Die Kalmitstraße“ ebenso wie der Landeskundler Daniel Häberle 1932 von einer durchgehenden Höhenstraße im Pfälzerwald gesprochen. Die Kalmitstraße sollte darin einen Abschnitt bilden. Im Jahre 1956 geht der Vorgänger des Verfassers im Amte, der Bezirksplaner der Bezirksregierung der Pfalz, Karl-Fritz Müller, dem Vorschlag weiter nach. Er beschreibt eine Straße, *die das Gebiet (den Pfälzer Wald [!]) in seiner Längsrichtung von Norden nach Süden durchzieht.*⁹⁵ Sie könnte „Waldstraße“ genannt werden, *und in üblicher Weise die Schönheiten der pfälzischen Landschaft bekannt machen, wie die Weinstraße.*^{96,97}

3.5 21. Jahrhundert

Wer an schönen Sommertagen oder nach Schneefall im Winter versucht, die Kalmitstraße von Alsterweiler in Richtung Gipfel zu befahren, muss sich gedulden, in eine lange Reihe Gleichgesinnter einfügen. Die Parkplätze oberhalb der Ortslage, am Waldhaus Wilhelm, am Breitenberg und unterhalb des Gipfels sind völlig überlastet. Die Kalmitstraße übt eine ungebremsste Anziehung auf Naherholung Suchende als auch auf Touristen aus.

*Viel bin ich in den Bergen gewandert in Europa, Afrika und Südamerika und auf vielen Bergehöhen gestanden.*⁹⁸

Bergehöhen versprechen eine gute Übersicht über das zu Füßen liegende Land und vermitteln dem Bezwingen eine gewisse Befriedigung, den höchsten Punkt

⁹¹ Ebd.

⁹² Ebd.

⁹³ Ms. von Karl-Fritz Müller, Schaffung eines geschlossenen Erholungsgebietes im Regierungsbezirk Pfalz (LA Sp. Best. H 13 Nr. 391, 1956 April 4, S. 7).

⁹⁴ Ebd.

⁹⁵ Siehe dazu ergänzend: Karl-Fritz Müller, Totenkopfstraße (LA Sp. H 13 Nr. 391, Band 1, S. 60–72, Neustadt 1996 Nov. 11).

⁹⁶ Allmaras, Die Kalmitstraße (wie Anm. 1), S. 1.

⁹¹ Alle Angaben ebd.

⁹² Allmaras, Briefe (wie Anm. 22), Anlage 2.

erklommen zu haben, ob nun zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Personenkraftwagen. Neben diesem Zielreiseverkehr der Erholungsuchenden gibt es aber auch einen sportlichen Anreiz. Das zeigen die vielen Sportradfahrer, die im Sommer, über den ganzen Tag verteilt, verstärkt aber in den Abendstunden, sich je nach körperlichem Zustand mehr oder weniger angestrengt zum Gipfel quälen.

Nicht zuletzt gibt es auch noch eine Art „Berufsverkehr“, der sich der Kalmitstraße bedient. Dazu zählen die Waldbesitzer, die Weinbergsanrainer sowie die Eigentümer einiger Garten- und Obstbaugrundstücke entlang der Berggasse. Ver einzelt sieht man auch Fahrzeugkennzeichen, die auf Wohnsitze im Lambrecht Tal oder im Kreis Kaiserslautern verweisen.

Dies alles zeigt einerseits, dass die Annahme von Franz Allmaras zur ökonomischen Bedeutung der Straße richtig war. Andererseits entsteht daraus auch eine Verpflichtung des Straßenbaulasträgers, den hohen Anforderungen sehr unterschiedlicher Nutzungsvorstellungen mit neuen Konzepten Rechnung zu tragen. Dies kann sicherlich nicht im weiteren Ausbau der Straße liegen. Jeder neue Parkplatz, jede neue Erweiterung der Kurvenumfahrten, jeder Eingriff in den Hang verfrachtet die von Allmaras behutsam angelegte und äußerst gelungene Einbindung in die landschaftlichen Eigenarten des Kalmitvorlandes. In Anbetracht der kulturhistorischen Bedeutung der Kalmitstraße wäre eine vollständige Bestandsaufnahme der historischen Bauwerke entlang der Straße angebracht. Schließlich soll auch weiterhin gelten:

Mächtig und doch im Zauber der lieblichen und belebenden Eigenart der deutschen Mittelgebirge liegt der Kalmit am Rande des Ostabfalles des Haardtgebirges.⁹⁹

⁹⁹ 12nd.

MITTEILUNGEN DES HISTORISCHEN VEREINS DER PFALZ

115. BAND

Herausgegeben von Paul Warmbrunn

SONDERDRUCK

Speyer 2017

Verlag des Historischen Vereins der Pfalz e.V.